

Please register

DG TREN	code: 625							
A/ 29461								
15. 09. 2003								
ACTION:								
<input checked="" type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> D	<input type="checkbox"/> E	<input type="checkbox"/> F	<input type="checkbox"/> G	<input type="checkbox"/> H	<input type="checkbox"/> I
<input checked="" type="checkbox"/> DG	<input type="checkbox"/> DGA	<input type="checkbox"/> A23	<input type="checkbox"/> CP	<input type="checkbox"/> CA	<input type="checkbox"/> AAE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> ANX



MG

copy AP

625

JL19

COMITATO PER LA SALVAGUARDIA DEL TERRITORIO DI SELZ  
SELZ 25.08.03

**Alla Commissione Europea  
Direzione Generale per l'Energia ed i Trasporti  
Revisione TEN-T  
Ufficio : DM 24 7/16  
Persona di Riferimento : Martine Genoux-Stawiarski, Tel.: 0032-2-295.48.63  
B-1049 Brussels  
Belgium**

Lo scrivente comitato di cittadini, vuole portare all'attenzione di codesta Commissione le problematiche inerenti il progetto della ferrovia AC/AV proposta da RFI per la tratta denominata Ronchi dei Legionari Sud-Trieste.

Il progetto presentato è un progetto preliminare corredato dallo Studio di Impatto Ambientale (SIA) come previsto dal Decreto Legislativo n.190 /20/08/2002 "Legge Obiettivo Grandi Opere" I tempi stretti previsti dal decreto per la presentazione del progetto e del successivo iter di approvazione hanno fatto sì che il progetto preliminare e il SIA che lo accompagna siano approssimativi e generici per un percorso di circa 30 Km ne prevede 24 in galleria. Il progetto presentato è solo un segmento della tratta Venezia-Trieste-Ljubliana del progetto prioritario n°6, la linea ferroviaria

Come più sotto specificato non si è tenuto conto di tracciati alternativi o di una progettazione, prevista nella normativa di riferimento, che tenendo conto dell' attraversamento di centri abitati e della presenza dell' altopiano Carso prevede la possibilità di ridurre le velocità, con la conseguenza di produrre opere meno impattanti ed un impatto ambientale più attenuato e consono con il delicato ecosistema carsico. Il Carso è noto per le sue cavità e fiumi sotterranei per cui in geologia il termine "carsismo" è universalmente usato per indicare tali fenomeni geologici. Ne sono prova le varie zone sottoposte a vincoli naturalistici anche di carattere Comunitario (SIC) attraversate.

Si fa presente che esiste pure un progetto, presentato ai sensi e nei tempi della legge di cui sopra, per il potenziamento dell'autostrada A4 Venezia-Trieste in netta concorrenza con la ferrovia e probabilmente pronta molto prima della ferrovia. Di fatto si va a preconstituire un sistema di trasporti da e verso l' EST Europa basato sulla gomma, da cui sarà difficile uscirne quando la ferrovia sarà pronta. Si prevedono 3-5 anni per l' autostrada e 12-15 per la ferrovia.

In particolare si fa presente di aver presentato Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste (tratta Ronchi dei Legionari Sud-Trieste) in riferimento all'avviso al pubblico di avvio di procedura di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) AI SENSI DEL DECRETO LEGISLATIVO N.190 DEL 20/08/2002 sul progetto della nuova linea ferroviaria Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari-Trieste apparso su alcuni quotidiani il 16 maggio 2003, ai sensi dell'art.6 della legge 349/86.

Le Osservazioni sono allegate a questo documento e sono state inviate nel rispetto dei termini di legge alla Regione Friuli Venezia Giulia, al Ministero dei Beni Culturali, al Ministero dell'Ambiente e valutano in maniera estremamente negativa il previsto tracciato per l'Alta Velocità ferroviaria della lunghezza prevista di circa 30 km di cui 24 previsti in galleria.

Si segnala che parte della zona interessata è abitata da appartenenti alla minoranza linguistica Slovena in Italia, tutelata da apposite leggi anche in campo di lavori pubblici ed ambiente, e che nulla è stato messo in atto per la applicazione delle leggi di tutela che la riguarda.

Oltre alle Osservazioni presentate, si vogliono portare all'attenzione della Commissione Europea anche le seguenti considerazioni :

### **1-Applicazione della Direttiva 96/48/CE**

La **Direttiva 96/48/CE** comunitaria prevede all'Allegato I che IL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO AD ALTA VELOCITÀ sia definito a livello di infrastrutture come :” Le linee ad alta velocità comprendono:

- le linee specialmente costruite per l'alta velocità attrezzate per velocità generalmente pari o superiore a 250 km/h,
- le linee specialmente adattate per l'alta velocità attrezzate per velocità dell'ordine di 200 km/h,

- le linee specialmente adattate per l'alta velocità aventi carattere specifico a motivo di vincoli topografici, di rilievo e di ambiente urbano la cui velocità deve essere adeguata caso per caso.” Nonostante il previsto tracciato ferroviario ad Alta Velocità vada ad attraversare centri urbani ed aree estremamente delicate dal punto di visto idrogeologico quali l'attraversamento prevalentemente in galleria del Carso e di fiumi sotterranei, dei quali il Timavo è il più importante e conosciuto, non sono nemmeno state prese in considerazione le opzioni di ammodernamento della linea ferroviaria esistente Ronchi-Trieste .

Si sottolinea come nel progetto preliminare così come presentato sono assenti alternative progettuali coerenti con la **Direttiva 96/48/CE**.

### **2-Revisione della Decisione N. 1692/96/CE riguardante il progetto n.º 6 Lione-Trieste**

Le caratteristiche orografiche estremamente scoscese dell'Area di confine Slovenia-Italia e la rete ferroviaria nell'area di confine tra le due nazioni suggerisce un approccio più “morbido” del progetto N°6, in particolare si suggerisce in sostituzione di quanto presentato nel progetto preliminare la “**Ristrutturazione/Ammodernamento**” del tracciato ferroviario dal Comune di **S.Canzian D'Isonzo fino a Trieste, in sostituzione della progettata nuova linea ferroviaria ad Alta Velocità**, la Ristrutturazione ovviamente dovrà soddisfare le caratteristiche di interoperabilità del sistema ferroviario europeo di Alta Velocità.

### **3- Revisione della Decisione N. 1692/96/CE area Italo-Slovena**

Gli esiti della II guerra mondiale hanno portato a delle situazioni di marginalizzazione delle aree di confine della Provincia di Gorizia, in questo senso gli investimenti nel settore ferroviario possono essere un modo efficace per eliminare questa situazione, in questo senso il potenziamento del tracciato ferroviario Gorizia-Divacia, dove vi sarebbe l'innesto con la linea ferroviaria proveniente da Trieste, in direzione Ljubljana permetterebbe di creare un collegamento alternativo importante per l'Area Italo Slovena dell'Isonzo, Area che altrimenti non avrebbe nessun giovamento dal progetto n°6, in via alternativa si può pensare con le medesime finalità un collegamento Gorizia-Ajdovscina-Ljubljana. Collegamento che sarebbe oltremodo più pratico e veloce con una nuova tratta diretta Cervignano del Friuli Scalo-Gorizia e quindi verso le direttrici di cui sopra.

### **4-Revisione della Decisione N. 1692/96/CE area Italo-Austriaca**

Anche dopo il recente ammodernamento la linea ferroviaria Udine-Tarvisio rimane sostanzialmente sottoutilizzata, stanti i problemi di interoperabilità con le linee austriache, si sottolinea come l'eliminazione della strozzatura Tarvisio-Villach permetterebbe in prospettiva il potenziamento della Villach-Wien creando così un collegamento con l'ipotizzato progetto n°17 “Eastern European

Combined Transport/High Speed Train”, creando così una linea ferroviaria di attraversamento dell’Austria che potrebbe essere utilizzata per il trasporto merci alternativa al trasporto su gomma.

#### **5- Revisione della Decisione N. 1692/96/CE conclusioni**

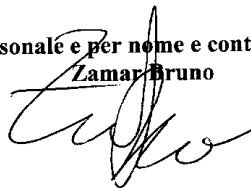
Riteniamo quindi sia prioritario connettere i porti dell’alto Adriatico alla nuova rete di trasporto transeuropea, tale azione comunque dovrà avvenire oltre che con il rispetto del territorio, anche in modo efficace e celere, in questo senso se si vuole evitare l’esplosione del trasporto su gomma nell’area confinaria Italo-Slovena è fondamentale che i nuovi progetti ferroviari vengano realizzati in tempi celeri agendo prevalentemente sull’ammodernamento della rete ferroviaria attuale in territorio italiano, l’eliminazione del collo di bottiglia Italo-Austriaco e diversi interventi in territorio della Repubblica di Slovenia (alcuni già previsti), come la costruzione/elettrificazione di diverse tratte ferroviarie ed aggiunta di secondi binari per altre, ruolo dei porti dell’Alto Adriatico tale da formare un Sistema, assegnando comunque all’interno di questi concetti anche un ruolo allo scalo ferroviario di Cervignano del Friuli, agendo con questi criteri e con queste idee riteniamo che la situazione economica di una area ben più vasta di quella confinaria Italo-Slovena possa trarre sicuro giovamento.

La costruzione della nuova ferrovia AC/AV almeno nel territorio Italiano porta di fatto ad un blocco di investimenti per il mantenimento delle ferrovie esistente, con la conseguenza di ampliare e consolidare il trasporto su gomma e di prolungare nel tempo la risposta alla necessità di un trasporto rapido, efficiente ed economico dei porti dell’ alto Adriatico.

Ristrutturando e riorganizzando il sistema ferroviario esistente si spenderebbe di meno, i tempi per i lavori sarebbero più brevi e ci sarebbe tutto il tempo di verificare il vero trend dei trasporti da e verso l’ EST Europa anche alla luce delle nuove adesioni.

**A titolo personale e per nome e conto del Comitato**

**Zamar Bruno**



**Zamar Bruno Via Eugenio Curiel 3/c 34077 Ronchi dei Legionari –Gorizia Italia**  
Tel ++39 0481 779720 email [zamarbruno@hotmail.com](mailto:zamarbruno@hotmail.com) [zamarbruno@tiscali.it](mailto:zamarbruno@tiscali.it)

**allegato**

**Regione Friuli Venezia Giulia  
Servizio Valutazione Impatto Ambientale  
Direzione Regionale dell'Ambiente  
Via Giulia, 75/1  
34100 TRIESTE**

**OSSERVAZIONI IN MERITO ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE PER  
LA NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA - TRIESTE  
( tratta Ronchi dei Legionari – Trieste )**

I sottoscritti cittadini, abitanti nelle zone interessate al passaggio della nuova linea ferroviaria in oggetto, osservano in merito ai contenuti del S.I.A. quanto segue.

- 1) Nei confronti del tratto di progetto che va dalla chilometrica 6+832 alla 7+682, che interessa la zona detta delle Mucille, con percorso parte in rilevato, con manufatto ad U in adiacenza ad un laghetto ed in viadotto nel tratto finale.

In più parti dello studio si legge:

- *i laghetti delle Mucille costituiscono una zona umida di origine artificiale ( ex cave allagate);*
- *è una zona caratterizzata da una povertà floristica ;*
- *le interferenze indotte dalla realizzazione della struttura ferroviaria saranno ampiamente ricompensate dalle opere di mitigazione proposte.*

Queste affermazioni paiono per i sottoscritti cittadini, superficiali, carenti sotto molteplici punti di vista e come si vedrà pericolose, non solo per l'ambiente ma per gli stessi abitanti del territorio.

Vogliamo per questo sottolineare alcuni aspetti del territorio delle Mucille che sono del tutto stati ignorati in questo Studio di Impatto Ambientale.

**Aspetti storici**

- Non corrisponde al vero l'affermazione che le Mucille siano esclusivamente laghetti artificiali, anzi la stessa denominazione intende da antica data " zona umida " naturale , come si deduce per esempio dal manoscritto ( stampato nel 1826) redatto dall'abate G. Berini nel quale si legge dei rami di un fiume disseccato, che si potevano ancora intravedere:

- *"la corrente della parte sinistra partiva dal lago Mocile , il quale nasce nella stessa valle che raccoglie il Pietrarossa ed i laghetti, e per le radici dei monti al pari di essi esce fuori da una parte e s'inabissa dall'altra"*

Al libro veniva allegata una mappa ( Tav. n. 2 ) che indicava chiaramente le Mucille.

Come in precedenza faceva la mappa " Il territorio di Monfalcone" ( Tav. n. 1) A.S. di Venezia Provveditori alla Sanità autore G. Pellegrini datata 1713.

E successivamente nella mappa del comune censuario di Vermeano 1872, conservata A.S. di Gorizia. ( Tav. n. 3)

In tutte queste mappe il luogo veniva indicato con il segno grafico del lago e proprio nella parte nord orientale, quella sottostante il ciglione carsico, cioè nella zona più pesantemente interessata dal progetto.

Peraltro in questa zona permane tuttora, anche in tempo di scarse precipitazioni, una sorgente naturale, mentre tante altre si attivano ad ogni precipitazione di una certa rilevanza.

## allegato

### Aspetti urbanistici

- I laghetti delle Mucille sono stati inseriti dalla Regione Friuli Venezia Giulia fra le **zone sottoposte a vincolo paesaggistico**, infatti con la *Quarta circolare esplicativa per l'applicazione della L.R. 19 novembre 1991. N. 52*, sono state definite: **laghi ricompresi nell'elenco delle acque pubbliche** e quindi sottoposti alla normativa di cui *all'art. 146 D.Lgs. 490/99*.  
Tale articolo prevede una fascia di rispetto di 300 metri intorno ai laghetti delle Mucille, fascia ripresa anche nella tavola dei vincoli del PRGC di Ronchi dei Legionari.  
I sottoscritti cittadini non comprendono proprio come questa nuova linea ferroviaria possa essere compatibile con tale vincolo.

### Aspetti ambientali

- Nel S.I.A. oltre alla presenza dei laghi artificiali non viene fatta menzione della presenza di sorgenti naturali o di altri fenomeni idrogeologici, importanti o degni di essere segnalati.  
Tutto questo appare francamente paradossale.  
Nella **Carta Idrogeologica** (Tav. n. 4) dello Studio Geologico - Tecnico relativo al nuovo strumento urbanistico del Comune di Ronchi dei Legionari, la gran parte delle Mucille viene indicata come **zona di esondazione**, e il ciglione carsico **zona di ruscellamento**.  
Inoltre la Società di studi carsici "A.F. Lidner" in uno studio pubblicato nel 1996, che affrontava la zona dal punto di vista geomorfologico e idrologico, partendo dalle zone allagate nel novembre dello stesso anno, segnalava una possibile zona esondabile ancora maggiore.  
Entrambe le ipotesi però si rivelarono di lì a poco ottimistiche.  
Nel novembre 2000, dopo una forte precipitazione, l'esondazione che ne seguì occupò le zone (vedi Tav. n. 5) a nord est ai piedi del Carso (foto n. 1 e 2), dei laghetti, del centro ippico "Pietrarossa" (foto n. 3 e 4) e della zona di via delle Fornaci (foto n. 4 e 5), allagando anche edifici di civile abitazione ed interrompendo per giorni il transito nella stessa via.  
Un'area, come si vede, molto vasta, che nelle zone più depresse si può stimare in maniera prudenziale fosse sommersa da 1,50 - 2,00 metri d'acqua.  
La stessa area interessate ora dal passaggio della ferrovia.  
La gravità dell'evento fu riconosciuto dalla stessa Regione F.V.G. che con i Decreti della Protezione Civile n. 551/2001 e n. 92281/2002 ha stanziato fondi a sostegno dei cittadini per i danni subiti a seguito di calamità naturale.  
(Altre foto sono disponibili presso la Protezione Civile di Ronchi dei legionari)

### Aspetti floro-faunistici

- Nel S.I.A., in considerazione della evidente sottovalutazione dell'area delle Mucille, anche gli aspetti riguardanti la flora e la fauna sono poco approfonditi e quindi molto parziali.  
Alcuni studi di esperti ed appassionati locali, corredati anche da documentazione fotografica, invece fanno emergere una realtà ben più ricca e variegata.  
Inoltre la realizzazione di questa tratta ferroviaria per la gran parte in rilevato, pone un ostacolo insormontabile alla fauna (lepri, caprioli, fagiani, volpi, ecc...) per il collegamento della zona Mucille con l'adiacente Parco del Carso, decretandone di fatto la progressiva scomparsa.

### Conclusioni

**I sottoscritti cittadini ritengono pertanto, con le argomentazioni sopra riportate, di aver dimostrato ampiamente la superficialità e le carenze dello Studio di Impatto Ambientale presentato.**

E' anche evidente la pericolosità insita nella sottovalutazione della situazione idrogeologica, in particolare se si considerano le quote di progetto (vedi profilo longitudinale del progetto) si scopre

che la ferrovia sarà realizzata mediamente intorno al metro sopra l'attuale quota di campagna, e questo come si vede potrà causare:

- nei casi di esondazione paragonabile a quella avvenuta nel novembre del 2000, l'allagamento della ferrovia stessa;
- negli altri casi di esondazione meno rilevanti, la ferrovia stessa, a mo' di diga, ostacolerà il normale deflusso delle acque negli inghiottitoi carsici, prolungando nel tempo il disagio dei cittadini ed anche i probabili danni, contribuendo com'è evidente all'allargamento della zona allagata.

Argomentazioni queste che ci sembrano sufficienti a determinare l'incompatibilità dell'opera proposta con la zona delle Mucille.

## **2) In riferimento alla realizzazione di un campo base nell'area del maneggio del circolo ippico "Pietrarossa":**

Nel SIA viene stabilito che:

- *i criteri generali per la scelta dei siti di cantiere si fondano essenzialmente sulla ricerca di aree di minor pregio ambientale, che siano compatibili con le esigenze logistiche delle opere da realizzare e sui livelli di sensibilità delle aree dal punto di vista naturale, fisico e antropico;*
- *i campi base sono organizzati in modo da offrire un alloggio alle maestranze, per cui sono dotati di locali mensa, magazzini, sale di ricreazione, infermeria, alloggi impiegati ed operai, impianto di depurazione acque.*

Nel nostro caso la realizzazione di un campo base, così definito, nell'area del maneggio, ci sembra a dir poco paradossale.

**Una splendida area, con la presenza di un grosso inghiottitoio carsico al suo interno, l'attività di un circolo ippico con più di 40 cavalli, ci pare non rispecchi in nulla i criteri sopra citati.**

Se si aggiunge poi il fatto che anche quest'area è stata soggetta ad esondazione (foto n. 3 e 4) ci pare che anche in questo caso si stia sfiorando il ridicolo pensando di poter realizzare tutte quelle strutture al suo interno.

Ronchi dei Legionari, 9 giugno 2003

### **I CITTADINI FIRMATARI**

.....  
.....  
*Omesso elenco cittadini firmatari, tavole grafiche, ritenendo sufficiente per l'esame della Commissione il testo delle osservazioni che riguardano un piccolo tratto nel comune di Ronchi dei Legionari all'inizio delle previste gallerie, in zona ambientale di particolare rilevanza ambientale. Il resto del progetto ricalca le analoghe carenze di studio.*

\*\*\*\*\*

Analogha osservazione è stata inviata per competenza ai ministeri dell'Ambiente e Beni culturali Italiani.



